Allgemeiner

Oberschlesischer Anzeiger.

43ster Jahrgang.



№ 1. 1845.

Ratibor, Mittwoch den 1. Januar.

Neu und Alt.

Des Menschen Schicksal ist gewebt
Aus Lust und Trauer, Freud' und Schmerz;
Was aber heut' in Frohsinn hebt
Und morgen trübt Dein fühlend Herz,
Ist Dir bald neu, bald auch schon alt,
Und der Erfahrung wechselnd Reich
Uebt seine eherne Gewalt
An jedem Erdendasein gleich!

Heut' aber, wo das neue Jahr
So manchen neuen Wunsch belebt —
Prüft nur, ob es auch immer wahr
Und gut, was Euer Wunsch erstrebt. —
Das Neue, — ja, ist immer schön;
Doch wißt Ihr nicht, ob dauernd auch
Es wie das Alte wird bestehn,
Das werth Euch durch gewohnten Brauch.

Der neue Wein, — der neue Knecht, —
Nun, beide gönn' ich — weiß nicht wem?
Der neue Hut paßt niemals recht,
Gewohnheit erst macht ihn bequem.
Trau nicht dem Freund, ist er Dir neu,
Doch liebe ihn, ist er Dir alt;
Denn felsenfest steht alte Treu,
Und Liebe stirbt nicht, ist sie alt.

Ein neuer Rock sitzt selten gut,
Und neue Herren sind oft schlecht;
Doch aber giebst Du gern Dein Blut,
Für Deines Königs altes Recht!
Für Deiner Kinder alten Heerd
Und Deiner Väter altes Land
Ist schnell Dein Herz mit Muth bewährt,
Stirbst Du, das Schwert in Deiner Hand!

Drum wünsch' ich all' Euch, lieben Leut' —
Zum neuen Jahre schlicht und recht:
Wenn Euch das Neue auch erfreut,
Macht mir das Alte drum nicht schlecht!
Die neuen Götzen, neuen Herrn
Und neuen Moden, neuer Tand,
Sie bleiben unserm Wunsche fern,
Fern unserm schles'schen Vaterland!
Das Alte aber haltet fest,
Den alten Gott in treuer Brust,
Der keinen Deutschen je verläßt,
Und alten Wein und alte Lust! —

Guido.

Der Anschluß der Wilhelms-Bahn an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Die öffentlichen Blätter brachten in neuerer Zeit mannigfache Aufsätze über die Frage, ob der Anschluß der Wilhelms-Bahn an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn geordnet sei. Wenige dieser Artikel indeß besprachen die Sache selbst, sondern sie ergingen sich lieber in nicht dahin gehörigen persönlichen Beziehungen, welche dem bei Entscheidung jener wichtigen Frage so sehr betheiligten Publikum keinen Aufschluß über den Hauptpunkt gaben.

Sonach erscheint es angemessen Alles das, was in jener Angelegenheit dem Einsender dieses bekannt wurde, zusammenzustellen, besonders da das Direktorium der Wilhelms-Bahn, und wohl mit Recht, die mannigfachen zum Theil gegen ihre einzelnen Mitglieder in dieser Beziehung gerichteten Angriffe stillschweigend geschehen ließ.

Nachdem die Direktion der Nordbahn durch die Kaiserlich Oesterreichische vereinigte Hofkanzlei bereits unter dem 1. Januar 1843 von den Absichten und Fortschritten der oberschlesischen Eisenbahn in Kenntniß gesetzt, und auf deren Folgen für die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn aufmerksam gemacht worden war, stellte jene Direktion höheren Ortes unter dem 21. Januar 1843 den Antrag, es möge die Kaiserliche Regierung den Weiterbau der Nordbahn von Leipnik aus selbst übernehmen.

Hierauf ward indeß unter dem 18. Februar 1843 der Bescheid ertheilt, daß die Staatsverwaltung sich nicht in dem Falle befände, der gedachten Bitte Folge zu geben.

Um hiernach der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft die eigne Fortführung des Baues von Leipnik nach Oderberg, als dem Punkte, wo sich die Preußische Bahn mit der Nordbahn verbinden solle, möglich zu machen, erklärte Herrn Baron von Rothschild sich gegen die Kaiserliche Staatsverwaltung demnächst bereit, die, etwa vier Millionen Gulden betragenden Fonds, welche zur Erbauung des Bahntheiles von Leipnik bis Oderberg erforderlich sein würden, der Nordbahn-Gesellschaft vorzuschießen.

Auf dieses Gesuch, welches gleichzeitig die Verlängerung des mit dem 4. März 1846 zu Ende gehenden Bauprivilegiums der Gesellschaft für anderweitige zehn Jahre beanspruchte, ward unter dem 2. November 1843, jedoch nur in dieser letzten Beziehung, und zwar hier ein günstiger Bescheid in Aussicht gestellt.

Die darauf am 12. Dezember 1843 abgehaltene, wegen jenes Weiterbaues eigens berufene General-Versammlung der Nordbahn-Aktionaire, zu welcher der damalige Comité der Cosel-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft einen Bevollmächtigten abschickte, beschloß einstimmig den Weiterbau der Nordbahn von Leipnik bis Oderberg.

Inzwischen konstituirte sich unter dem 26. Februar 1844 die Cosel-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft als Gesellschaft der Wilhelms-Bahn, welche es sich in ihrem Statute zur Aufgabe stellte, die Bahn von Kandrzin bei Cosel bis zur Landesgrenze bei Oderberg zum Anschlusse an die Kaiser-Ferdinands-Nord-Bahn zu führen.

Dies Statut, also auch diese Bahnrichtung ist Allerhöchsten Orts bestätigt, die willkührliche Abänderung des Zuges der Bahn mithin unmöglich gemacht worden.

Das Uebereinkommen beider Gesellschaften, den Anschluß in Oderberg zu bewirken, entbehrte indeß, wie dem Publikum bereits bekannt ist, der Genehmigung der Kaiserlich Oesterreichischen Regierung. Denn wenn es gleich der Direktion der Nord-Bahn und vielleicht der Verwendung des Herrn Barons von Rothschild glückte, trotz mannigfacher Bestrebungen fremdländischer Interessenten die Verlängerung des Bau-Privilegiums der Nordbahn für neue zehn Jahre zu erlangen, so bestimmte doch ein Hofkanzlei-Reskript vom 9. März 1844:

„daß die im Bahn-Privilegium nicht erscheinende Anschließung an die oberschlesische Eisenbahn, die Festsetzung „von Bedingungen und spezielle Einleitungen von Seiten „der Staatsverwaltung erfordern werde, bei welchen bezüglich auf die Art und Zeit auch das Interesse der öffentlichen Verwaltung gehörig berücksichtigt werden muß.“

Der Grund zu einem solchen Vorbehalte ist leicht erfindlich wenn berücksichtigt wird, daß die Sächsische und Böhmische Elbbahn, welche frühestens in 4 Jahren vollendet sein können, muthmaßlich dazu bestimmt sind, den gesammten Verkehr von Berlin und Hamburg an sich zu ziehen, was wegen eines größeren, dabei nothwendigen Umweges von einigen 20 Meilen

nicht geschehen würde, wenn die Wilhelms- und die Nord-Bahn früher vereinigt wären.

Diese Hemmnisse indeß, soweit sie von der Kaiserlich-Oesterreichischen Regierung ausgehen, dürften für die Betheiligten keinerlei Befürchtungen herbeiführen. Werden, was bis zum Frühjahr 1846 mit Bestimmtheit erwartet werden kann, die Wilhelms-Bahn und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter einem rechten Winkel aufeinander zuschreitend, bis auf eine Entfernung von wenigen Ruthen sich nahe gekommen sein, so ist es nicht glaubhaft, daß man die bedeutendste Bahnlinie des Europäischen Festlandes ohne das Vorhandensein materieller Hindernisse zerstückeln werde. Die Direktion beider Bahnen, ja die Spekulationen der Nichtbetheiligten würden durch Konstituirung eines Zwischenverkehres dieses Hemmniß sicher bald zu beseitigen wissen. Hier darf überdies den rastlosen Bestrebungen unserer fürsorgenden Regierung, die sich lebhaft für die Verbindung beider Bahnen interessirt, vertrauungsvoll das Weitere überlassen werden, es soll sogar in diesem Augenblicke bereits die Lage der Sache sich günstig gewendet haben, und der Abschluß des lang begehrten Staatsvertrages in nahe Aussicht gestellt sein.

In der ursprünglichen Vereinbarung der beiderseitigen Bahn-Direktionen, wie eine solche bei der am 12. December 1843 abgehaltenen General-Versammlung der Nordbahn-Aktionäre besprochen worden ist, hat sich seitdem aber, wenn schon die öffentlichen Blätter das Gegentheil behaupten, nicht das Mindeste verändert.

Die Wilhems-Bahn, dem gegebenen Worte getreu, baut bis Oderberg, steht sogar wegen Erbauung der Oderbrücke bei Oderberg bereits in Unterhandlung mit den betreffenden Behörden und ebenso hat die Direktion der Nordbahn noch nicht ein Wort geäußert, als wolle sie ihr, unter Voraussetzung höherer Genehmigung gegebenes Versprechen, bei Oderberg anzuschließen, wiederrufen.

Alle jene entstellenden Gerüchte scheinen daher lediglich darin ihre Quelle gefunden zu haben, daß Herr Baron von Rothschild die Wilhelms-Bahn über Koblau zum Anschluß an die Nordbahn bei Hruschau geführt zu sehen wünschte. Die dafür gegebenen Gründe, daß dort dem Zusammenstoßen beider Bahnen kein Hinderniß in den Weg gelegt werden würde, sollen dem Direktorium der Wilhelms-Bahn aber nicht eingeleuchtet haben, welches sich überdies nicht für befugt hielt, eigenmächtig die vom Staate einmal genehmigte Bahnrichtung zu verwerfen.

Ob endlich aber der Herr Baron von Rothschild jene Meinung im Interesse der Nordbahn-Gesellschaft, um welche er sich, wie nicht zu leugnen, vielfach verdient machte, oder in seinem eigenen Nutzen vertheidigte, dies erscheint in Betracht der Hauptfrage, als unerheblich. Ganz ohne Vortheil übrigens würde die veränderte Trace, für den Genannten wohl nicht sein, da derselbe dem Vernehmen nach mit der Wiener Gas-Kompagnie einen Vertrag über jährliche Anlieferung von 200,000 Centner Steinkohlen aus den ihm gehörigen Koblauer Gruben geschlossen hat.

Ratibor den 31. December 1844.

Theatralisches.

Das jüngst über Herrn Heinisch und seine Darstellungen gefällte Urtheil, hat sich in Verlauf immer mehr und mehr als gerechtfertigt herausgestellt und sich auch in dem fleißigen Theaterbesuch deutlich ausgesprochen.

Herr Heinisch beabsichtigt „Köck und Guste," Vaudeville in 1 Akt von Friedrich und den verwunschenen Prinzen, Lustspiel in 3 Akten von Plötz in diesen Tagen zur Aufführung zu bringen, und glauben wir dem Theater liebenden Publikum beide Sachen um so mehr empfehlen zu können, da gelesene Recensionen darüber sich sehr günstig ausgesprochen und namentlich Köck und Guste mehr denn 70 Mal bei stets gefülltem Hause in der Residenz gegeben worden.

Bei dieser Gelegenheit machen wir auf die Benefiz-Vorstellung des Herrn Stolte: Isidor und Olga von Raupach, welche künftigen Freitag statt finden soll, aufmerksam.

Wer das gediegene, stets recht ansprechende und immer ganz befriedigende Spiel des Herrn Stolte zu sehen Gelegenheit genommen, wird, zumal das zu seinem Benefiz gewählte Stück klassisch ist, auch von der hiesigen Schauspieler-Gesellschaft zuversichtlich brav dargestellt werden kann, gewiß nicht versäumen, seinen Beifall durch Theilnahme an der Benefiz-Vorstellung zu erkennen zu geben und so auch sich selbst einen genußreichen Abend zu bereiten. —n—

Verlag und Redaction: Hirt'sche Buchhandlung in Ratibor.

Allgemeiner Anzeiger.

Wilhelms-Bahn.

Die Herren Aktionaire der Wilhelms-Bahn werden hierdurch aufgefordert,

die dritte Einzahlung von fünfzehn Prozent

in der Zeit vom 16. bis 24. Januar 1845 von 9 Uhr Morgens bis 1 Uhr Mittags in unserm Büreau an den Haupt-Rendanten Herrn Roether zu leisten.

Zur Bequemlichkeit der auswärtigen Herren Aktionaire kann diese Einzahlung bereits in der Zeit vom 6. bis 15. Januar 1845 von 9 Uhr Morgens bis 1 Uhr Mittags in Berlin zu Händen des Hauses M. Oppenheims Söhne, in Breslau aber in derselben Zeit zu Händen des Hauses Eichborn & Comp. geschehen.

Bei der Zahlung kommen die Zinsen der bereits eingezahlten 30 Prozent vom 15. Juli d. J. ab mit 18 Sgr. für jeden Quittungsbogen in Anrechnung.

Die Verzinsung dieser dritten Einzahlung läuft vom 15. Januar k. J. ab.

Erfolgt die Einzahlung der 15 Prozent nicht innerhalb der oben festgesetzten Zeit, so treffen den säumigen Zahler die, im § 16 des Statutes für diesen Fall festgesetzten Nachtheile.

Die zur Abstempelung einzureichenden Quittungsbogen müssen mit einem, von den Präsentanten unterschriebenen Verzeichniß ihrer Nummern in arithmetischer Reihenfolge versehen sein.

Diejenigen Herren Aktionaire, welche eine vollständige Einzahlung auf ihre Aktien bereits gemacht haben, oder jetzt zu leisten gesonnen sind, wollen, und zwar die Ersteren gegen Aushändigung der ihnen ertheilten Interimsquittungen, die nunmehr mit zwei Zinskoupons ausgefertigten Aktien dafür in Empfang nehmen.

Für die, unter dem 15. Mai d. J. geschehenen Vollzahlungen können 2 Rtlr. 15 Sgr. für die unter dem 15. Juli erfolgten dagegen 1 Rtlr. 25 Sgr. Zinsen von da bis Ende Dezember d. J. an den angegebenen drei Zahlungsstellen in Empfang genommen werden, woselbst auch auf Verlangen die Statuten der Gesellschaft den Herren Interessenten verabfolgt werden sollen.

Ratibor den 18. October 1844.

Das Directorium der Wilhelms-Bahn.

Kuh, Vice-Präses.

Bennecke. Cecola. Doms. Klapper. Mens. Schwarz.

Meyer, General-Sekretair.

Einem hochgeehrten Publikum wünscht zum neuen Jahr von Herzen Glück

Dero Ergebener
Moche.

Das nächste

Musik-Vereins-Concert

findet Sonnabend den 4. Januar 1845 Statt.

Die Direktion.

Eine Stube vorn heraus ist zu vermiethen und sogleich zu beziehen. Knitz.

Ratibor den 27. December 1844.

Ein freundlicher Marqueur mit guten Zeugnissen versehen, findet sofort ein Engagement. Bei wem? erfährt man in der Red. d. Bl.

☞ Für Comptoire, Bureaux, Schul- und Militair-Anstalten.



von feinster neuerfundener Stahlmasse, doppelt geschliffen.

Diese Feder zeichnet sich durch vorzügliche Qualität bei ausserordentlicher Billigkeit vor allen bisher fabrizirten aus.

Die Karte mit Halter kostet nur . . . . 2½ Sgr.
Das Gross im Kästchen nur . . . . 20 „

Weiteres Fabrikat in 20 Sorten von 1½ bis 16 gGr. per Dutzend zu haben in dem Haupt-Depot von **Ferdinand Hirt** in **Breslau** und in **Ratibor.**

Nebst Beilage.

Die zur Aufnahme in dieses Blatt bestimmten Inserate werden von der Expedition desselben (am Markt, im Lokal der Hirtschen Buchhandlung) spätestens an jedem Dienstag und Freitag bis 12 Uhr Mittags erbeten.